CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 108 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 20 septembre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 20 septembre 2018

● (0845)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte. Nous en sommes à la première session de la 42e législature. Conformément à l'article 108 (2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Pendant la première heure ce matin, nous entendrons les représentants du ministère des Transports, soit: Christian Dea, directeur général de l'Analyse économique des transports et économiste en chef; Sandra LaFortune, directrice générale, Relations internationales et Politique de commerce; Martin McKay, directeur, Programmes d'infrastructure de transport de l'Ouest; David McNabb, directeur général, Politique des transports terrestres.

Merci beaucoup d'être venus ce matin.

Je souhaite la bienvenue aux membres du comité. Nous avons parmi nous Chris Bittle qui remplace son collègue ce matin. Il y a également David Graham, qui aime bien observer tout ce qui se passe dans le domaine des transports. Bienvenue à tous.

Qui aimerait commencer?

Mme Sandra LaFortune (directrice générale, Relations internationales et la politique de commerce, ministère des Transports): Nous tenons à remercier la présidente et les membres du Comité d'avoir invité Transports Canada à comparaître devant vous aujourd'hui, alors que vous poursuivez votre étude sur l'établissement d'une stratégie canadienne de transport et de logistique. Il s'agit d'un vaste sujet, et nous espérons que les renseignements généraux que nous avons fournis aident à montrer comment le travail de Transports Canada s'harmonise avec votre étude et peut y contribuer. Il ressort clairement des travaux de votre comité des dernières années que certains sujets ne seront pas nouveaux pour vous.

Je m'appelle Sandra LaFortune et je suis la directrice générale de la Direction générale des relations internationales et de la politique commerciale de Transports Canada.

Avant de commencer, je demanderai d'abord à mes collègues de se présenter et de décrire brièvement leurs secteurs de responsabilité au sein de Transports Canada.

M. David McNabb (directeur général, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Bonjour à tous. Je m'appelle David McNabb. Je suis le directeur général de la Politique des transports terrestres, et je suis responsable de l'élaboration des politiques pour le transport ferroviaire des marchandises et des passagers, ainsi que les autoroutes, les frontières et les transporteurs routiers.

M. Christian Dea (directeur général, Analyse économique des transports, chef économiste, ministère des Transports): Bonjour. Christian Dea, directeur général de l'Analyse économique des transports, chargé de surveiller le rendement du système.

M. Martin McKay (directeur, Programmes d'Infrastructure de Transport (Ouest), ministère des Transports): Je suis Martin McKay, directeur général du groupe chargé des Programmes d'infrastructure de transport, et j'ai comme responsabilité principale le Fonds national des corridors commerciaux.

Mme Sandra LaFortune: Je commencerai par quelques remarques préliminaires et nous serons heureux de répondre à vos questions une fois cette présentation terminée. Je dois également souligner que nous avons fourni quatre documents d'information, conformément à votre demande, pour appuyer votre étude.

La vision Transports 2030 du ministre Garneau est un bon point de départ de notre discussion. Avec Transports 2030, le ministre donne suite à son engagement visant à créer un réseau de transport sécuritaire, sûr, écologique, novateur et intégré, qui appuie la croissance commerciale et économique, un environnement sain et le mieux-être des Canadiens et de leurs familles. Transports 2030 énonce le plan stratégique du gouvernement pour l'avenir des transports au Canada et reflète ce que nous avons entendu directement des Canadiens au cours de vastes consultations pancanadiennes.

En allant de l'avant avec ce plan stratégique, nous cherchons à: déterminer les possibilités d'améliorer l'expérience du voyageur; demeurer vigilants à l'égard de notre responsabilité fondamentale d'offrir un réseau de transport sûr et sécuritaire; utiliser des technologies novatrices pour réduire des répercussions environnementales du réseau et mettre en place un réseau pour l'avenir; protéger nos voies navigables, nos côtes et nos régions nordiques et établir notre réputation en tant que nation maritime et arctique de classe mondiale; garantir que le réseau de transport permet d'atteindre des objectifs commerciaux et économiques du Canada. Vous remarquerez dans les renseignements généraux que nous vous avons fournis que ces objectifs s'harmonisent avec les cinq thèmes centraux de Transports 2030.

Le gouvernement prend des mesures sur un certain nombre de fronts pour aider à concrétiser la vision de Transports 2030. Par exemple, en mai 2018, la Loi sur la modernisation des transports, soit le projet de loi C-49, a été approuvée par le Parlement, et la mise en oeuvre d'initiatives comme le Plan de protection des océans et l'Examen visant la modernisation des ports se poursuit. Ensemble, ces initiatives et d'autres initiatives connexes visent à répondre aux besoins de l'avenir des transports au Canada. Dans le contexte de notre comparution aujourd'hui, nous savons que ces besoins comprennent un accès rentable, fiable et rapide aux marchés mondiaux, afin d'améliorer notre compétitivité commerciale et, en fin de compte, de faire croître l'économie du Canada.

La réalisation d'investissements stratégiques et à frais partagés dans l'infrastructure de transport commercial a été au coeur de nos efforts pour atteindre cet objectif au cours des 10 dernières années. Une distinction clé de l'approche du Canada, une approche qui a depuis été imitée par d'autres pays, est qu'elle est multimodale et fondée sur des systèmes, plutôt que sur le rendement ou la capacité de chaque mode de transport pris de façon distincte.

Cette approche reflète la façon dont les entreprises abordent le mouvement physique des importations et des exportations de leur point de départ à leur destination finale, et reconnaît que les changements ou les améliorations à un point du réseau de transport intégré peuvent avoir des répercussions profondes sur le rendement et la capacité du réseau dans son ensemble.

Puisque nous sommes stratégiques, nous visons à harmoniser nos investissements pour améliorer l'accès aux marchés prioritaires et à forte croissance. Les renseignements généraux concernant le Fonds d'infrastructure de transport de La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique mettent en lumière certains des progrès que nous avons réalisés dans l'Ouest canadien au cours de la dernière décennie. La mise à jour sur l'Initiative des corridors de commerce et de transport, soit l'ICCT décrit comment nous nous appuyons sur nos pratiques exemplaires et les leçons apprises au cours de la dernière décennie pour répondre aux besoins futurs du transport commercial au Canada.

Plutôt que de répéter tous les détails inclus dans le document d'information sur l'ICCT que nous avons préparé, je pense qu'il serait plus utile de vous donner un aperçu de la situation actuelle. Dans le contexte du Fonds national des corridors commerciaux, qui est au coeur de l'Initiative des corridors de commerce et de transport, le ministre Garneau a annoncé jusqu'à présent des investissements fédéraux de près de 700 millions de dollars dans des projets d'infrastructure de commerce et de transport partout au pays, dont les coûts sont partagés avec d'autres ordres de gouvernement et de secteur privé.

Le document de référence fournit des exemples de projets qui soutiennent les flux d'importation et d'exportation grâce à des marchés établis et à forte croissance, reconnaissent la nécessité de renforcer la résilience climatique de l'infrastructure de transport et de soutenir les besoins uniques en matière de transport dans les territoires du Canada, soutiennent la sécurité et l'amélioration de la circulation, tant pour les marchandises que pour les résidants, en particulier dans les plus grands ports du Canada, sont fondés sur la collaboration avec et entre des propriétaires d'infrastructures, des autorités et d'autres ordres de gouvernement, afin de maximiser l'ampleur, la portée et l'incidence de nos investissements.

● (0850)

Bien que la collaboration avec les intervenants donne un aperçu précieux des secteurs où il existe des besoins ou des goulots d'étranglement en matière d'infrastructure publique ou privée, Transports Canada a également investi de façon importante pour établir une base de données probantes et objectives afin d'aider à éclairer et à quantifier les questions d'infrastructure de transport liées au commerce. Au cours de la dernière année, le ministère, en collaboration avec Statistique Canada, a mis sur pied le Centre canadien de données sur les transports, un portail ouvert pour les données sur le transport multimodal et les mesures de rendement. Le document d'information sur l'Initiative des corridors de commerce et de transport fournit plus de détails sur les plans futurs dans ce domaine.

L'innovation et les nouvelles technologies continueront de façonner les besoins et les utilisations de l'infrastructure de transport. Dans le contexte de l'ICCT, Transports Canada entreprend des actions ciblées dans les domaines des véhicules connectés et automatisés et des véhicules aériens sans pilote ou systèmes d'aéronefs télépilotés. L'un des principaux objectifs de ce travail est d'assurer leur déploiement et leur utilisation en toute sécurité. Dans le contexte de l'infrastructure de transport, par exemple, les utilisations futures pourraient inclure des inspections de l'infrastructure à longue portée et à long terme, peut-être pour le transport de marchandises et de passagers. Du point de vue du transport routier, l'utilisation de véhicules connectés et automatisés est à la fois prometteuse et probablement perturbatrice.

Je conclurai mes remarques maintenant. C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions et nous nous réjouissons à l'avance d'une discussion plus interactive.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous remercions d'avoir été aussi brève, ce qui permettra aux membres du Comité de poser leurs nombreuses questions.

Nous commencerons par M. Liepert, qui aura six minutes.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): C'est probablement M. McNabb qui sera le mieux placé pour répondre à ma question.

Tout d'abord, de ce côté de la table, il y a Kelly qui vient de la Saskatchewan et Matt et moi-même qui sommes de l'Alberta. Le transport ferroviaire a toujours été un problème dans l'Ouest canadien, mais c'était surtout pour les producteurs de grain qui n'arrivaient pas à acheminer leur marchandise aux marchés.

Au cours des dernières années, le transport du pétrole par voie ferroviaire devient de plus en plus... Eh bien, nous en sommes maintenant à 200 000 barils par jour transportés par ce mode; vous me corrigerez si mes chiffres sont erronés. Pour donner un certain contexte à ceux qui connaissent moins le domaine, il me semble que chaque wagon peut être chargé de 1 000 barils de pétrole, ce qui veut dire que tous les jours, nous avons 200 wagons chargés de pétrole qui circulent sur les voies. Il faut mettre de quatre à cinq jours pour se rendre jusqu'à la côte, ce qui veut dire que de 1 000 à 2 000 wagons roulent sur les voies à tout moment.

Ces wagons circulent dans des zones de la Colombie-Britannique que connaît très bien M. Hardie, et traversent la rivière Fraser. Je suis très étonné qu'il n'y ait pas encore eu de catastrophe écologique. La raison pour cet état de choses, c'est bien évidemment le retard dans la construction du pipeline.

Que faites-vous pour encourager le gouvernement fédéral ou du moins l'avertir que nous sommes au bord de la catastrophe écologique si nous ne construisons pas le pipeline et enlevons ces wagons chargés de pétrole des voies ferrées?

M. David McNabb: Merci pour votre question.

De notre côté, l'une de nos tâches principales c'est de surveiller la situation pour ce qui est des statistiques et des volumes. Je sais que le groupe de Christian examine bon nombre des marchandises qui circulent sur le réseau ferroviaire. Il faut également penser aux besoins dans l'avenir et être en mesure d'établir des rapports sur l'évolution du type des marchandises avec le temps, et ensuite songer aux solutions qui doivent être apportées compte tenu des risques qui se présenteront. En ce qui concerne la sécurité, notre ministère a un service qui recevra ces informations, et ce service se chargera alors de se pencher sur les risques potentiels et les mesures d'atténuation possibles.

● (0855)

M. Ron Liepert: Cela commence-t-il à inquiéter votre ministère? Dites-vous au ministre que le problème devient très grave ou vous ne faites que surveiller la situation?

M. David McNabb: Nous fournissons l'information. Je ne suis pas responsable de ce volet, mais de notre côté, nous donnons ce type de renseignements objectifs pour qu'ils soient examinés. Je ne peux pas faire de commentaires sur le volet de la sécurité et de la sûreté, car je n'en suis pas responsable.

M. Ron Liepert: Quelqu'un d'autre peut intervenir?

Je trouve très préoccupant que cette question ne semble pas être prioritaire pour les cadres supérieurs du ministère des Transports. Pourtant, dans l'Ouest canadien, la situation nous préoccupe de plus en plus chaque jour. Je ne peux tout simplement pas croire que le ministère n'exerce pas de pressions sur le gouvernement pour qu'il agisse à cet égard.

Mme Sandra LaFortune: En fait, dans le secteur de la sécurité et de la sûreté, à Transports Canada, il y a un groupe qui s'occupe du volet du transport de marchandises dangereuses et aussi des groupes qui s'occupent du volet de la sécurité ferroviaire. Je crois que, dans les deux cas, on surveille ce qui se passe et on propose des options.

Notre rôle consiste à fournir aux cadres supérieurs et au ministre l'information, les options et les conseils qu'il nous est possible de leur donner.

À mon avis, ce n'est pas que les gens n'y prêtent pas attention. Je crois que ces groupes surveillent de près ce qui se passe.

M. Ron Liepert: Eh bien, il ne s'agit pas ici d'y prêter attention. Il s'agit de...

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Ron Liepert: D'accord.

Il s'agit de faire comprendre aux représentants élus que des mesures doivent être prises à cet égard, dont la plus évidente consiste à construire un pipeline pour retirer ces wagons des voies ferroviaires.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Liepert.

C'est maintenant au tour de M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je crois que c'est hier qu'on a annoncé que le gouvernement accélère le processus de remplacement des wagons-citernes par des wagons-citernes modernes, plus sécuritaires et de meilleure qualité. Est-ce exact?

M. David McNabb: Je l'ignore.

M. Vance Badawey: D'accord. Nous n'irons pas plus loin.

La présidente: Nous l'avons tous vu. C'était dans un épisode de PrimeTime Politics.

M. Vance Badawey: Oui. Merci, madame la présidente.

Comme vous le savez, le Comité entreprendra une tournée. Nous nous rendrons à Niagara pour voir l'infrastructure du corridor commercial, de même que le réseau de transport. Après cette visite de deux jours, nous nous rendrons dans l'Asie-Pacifique et irons à Vancouver, à Prince Rupert et à Seattle.

La première question que je veux vous poser — car si nous faisons ce voyage, c'est pour vous fournir cette information — est la suivante: quels renseignements voulez-vous obtenir? Nous ne voulons pas refaire ce qui a été déjà fait en grande partie. Quels renseignements espérez-vous que nous vous rapportions qui vous seraient utiles dans le cadre de vos délibérations et de votre processus, premièrement pour ce qui est des corridors commerciaux, des biens et des avantages de ces lieux et, deuxièmement, pour ce qui vous aidera à décider où ira l'argent du Fonds des corridors commerciaux ?

M. Martin McKay: Je vais commencer, et mes collègues pourraient intervenir si j'oublie des détails. Ce que nous avons constaté, entre autres, au cours de nos consultations et de nos discussions avec les requérants et les parties intéressées pour le Fonds national des corridors commerciaux, c'est qu'il y avait une demande réelle pour cette infrastructure.

Durant vos visites, tout renseignement que vous pouvez obtenir et nous fournir sur des projets, mais aussi toutes données qualitatives et quantitatives qui les appuient... Lors de notre première série de demandes de financement dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, nous avons constaté qu'il y avait beaucoup d'idées de projets partout au pays. Certains projets présentaient des atouts. Dans d'autres cas, on ne fournissait pas assez de détails. Il n'y avait pas assez de chiffres mettant vraiment en valeur les points forts de ces propositions. Dans le cadre de vos discussions avec des intervenants et de vos consultations, il serait très utile que vous obteniez des chiffres à l'appui de leurs idées d'investissements.

● (0900)

M. Vance Badawey: D'accord. Merci.

Allez-y, Sandra.

Mme Sandra LaFortune: Je dirais qu'il serait vraiment intéressant que les gens avec qui vous discuterez donnent une meilleure idée de ce qui constitue, à leur avis, les priorités concernant l'infrastructure de transport, les entraves à supprimer et les projets les plus importants dans lesquels il vaudrait la peine d'investir qui changeraient le plus la donne pour le transport canadien. Ce sont certains de nos objectifs clés. Il serait vraiment intéressant d'obtenir le point de vue des gens avec qui vous vous entretiendrez, car nous avons, dans le secteur de Christian, et ailleurs, beaucoup d'expertise, d'analyses de données et même des gens sur le terrain dans nos bureaux régionaux. Or, il est toujours extrêmement utile d'obtenir le point de vue des intervenants et des gens au sujet du système.

M. Vance Badawey: Cela dit, comme vous le savez peut-être, dans notre coin, nous avons la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est, évidemment, une corporation indépendante dirigée par un conseil d'administration. À l'heure actuelle, les choses ne fonctionnent qu'à la moitié de leurs capacités. Elles ne fonctionnent pas à leur plein potentiel. De nombreuses raisons expliquent cette réalité, et je suis certain qu'on nous en parlera, et bon nombre d'entre elles concernent l'infrastructure en tant que telle, de même que la gestion du bien.

Ensuite, il y a la question des autres administrations. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que vous collaboriez avec d'autres administrations pour ce qui est, par exemple, des routes. L'un des endroits où il y a des embouteillages à Niagara, c'est sur le corridor de l'autoroute Queen Elizabeth et l'autoroute 401. Encore ce matin, il y a eu une fermeture en raison d'un accident; il n'y a pas d'autres options. Êtes-vous prêts à collaborer avec des sociétés indépendantes pour régler ces problèmes relatifs à la Voie maritime du Saint-Laurent, de même qu'avec les provinces concernant le réseau routier?

M. Martin McKay: Le financement se fonde sur la demande. Nous examinons les organismes s'ils ont des projets prêts à être lancés. Si leurs plans sont prêts et qu'ils ont une part du financement, ils peuvent très bien faire une demande.

L'un des problèmes qui s'est posé au cours de la première série de demandes, c'est que certains projets n'étaient pas financés. On demandait des fonds fédéraux, mais on n'avait pas demandé des fonds aux provinces ou du côté des sociétés.

Ils peuvent certainement faire une demande. Encore une fois, il s'agit pour eux de déterminer quels projets ils souhaitent voir mis de l'avant.

M. Vance Badawey: Est-ce que le gouvernement fédéral pourrait envisager de dépasser la frontière des champs de compétence et de financer une route, en partenariat avec la province?

M. Martin McKay: Si la province en faisait la proposition et si, dans le cadre de l'évaluation, on constatait que cela répond aux priorités du Fonds national des corridors commerciaux, c'est une chose qui pourrait certainement être envisagée.

M. Vance Badawey: Très bien. Merci, Martin.

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être parmi nous ce matin. Je vais adresser mes questions à l'ensemble du groupe. Ce sera à vous de déterminer qui est la personne la mieux placée pour y répondre.

Ma première question est associée à l'histoire récente. En 2007, le Québec et l'Ontario ont signé un protocole d'entente avec le gouvernement du Canada pour élaborer l'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Or depuis, il semble que ce soit le silence radio. Aucune stratégie n'a été conclue. À ma connaissance, rien n'a été mis en oeuvre.

Quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi, alors que cette entente a été signée il y a plus de 10 ans, cette porte n'existe toujours pas?

[*Traduction*]

Mme Sandra LaFortune: La porte continentale dont vous parlez faisait partie de l'initiative de la porte d'entrée et du corridor précédente qui, en fait, a pris fin en 2014, je crois. Était-ce en 2014?

M. Martin McKay: C'était en 2018.

Mme Sandra LaFortune: Non, les derniers projets ont été réalisés en 2018, mais je crois que l'initiative a pris fin...

Une voix: C'était en 2013.

Mme Sandra LaFortune: Merci.

C'était en 2013. Par conséquent, le Fonds national des corridors commerciaux repose sur les portes d'entrée régionales qui faisaient partie de l'initiative de la porte d'entrée et du corridor. Au départ, il y avait la porte d'entrée et le corridor de l'Asie-Pacifique, la porte continentale et la porte de l'Atlantique. Le Fonds national des corridors commerciaux et l'Initiative des corridors de commerce et de transport se fondent sur l'expérience que nous avons acquise pendant plus de 10 ans dans le cadre des initiatives des portes d'entrée et des corridors.

C'est axé davantage sur un point de vue national plutôt que régional. Il n'existe pas présentement de porte d'entrée régionale comparable à la porte continentale, mais il s'agit de la façon dont tous ces éléments peuvent s'intégrer dans le réseau national.

● (0905)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

Presque quotidiennement depuis l'élection de 2015, nous entendons le gouvernement dire qu'il souhaite faire marcher l'environnement et le développement économique main dans la main. Au-delà des mots, je n'arrive guère à voir comment ce souhait se matérialise.

Dans le document sur l'Initiative des corridors de commerce et de transport que votre ministère a préparé, je ne trouve aucune mention de développement durable ou de croissance propre. Pourtant, la répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur économique démontre bien que le secteur des transports constitue probablement la première ou la seconde source d'émissions de GES.

Pourriez-vous m'indiquer si, par exemple, l'utilisation d'énergie propre figure parmi les critères d'admissibilité au financement des programmes?

[*Traduction*]

M. Martin McKay: C'est une excellente question. En ce qui concerne la première série de demandes présentées dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux et les priorités à cet égard, la priorité était de déterminer comment les projets réglaient le problème des goulets d'étranglement. Une autre priorité et l'aspect à prendre en considération dans le cadre de l'évaluation des projets, c'était de déterminer de quelle façon ces projets contribuaient à améliorer la résistance, tant sur le plan de la sécurité et de la sûreté que sur celui des changements climatiques et de l'environnement.

Chaque projet qui a été évalué dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, de façon comparable aux autres programmes d'infrastructure du gouvernement fédéral, a fait l'objet d'une évaluation axée sur les changements climatiques. Il s'agissait de déterminer en quoi le projet permettait de répondre à un climat changeant et quelles mesures étaient prises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'était un élément très important du premier appel de propositions.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Sur les 18 projets financés par le Fonds national des corridors commerciaux, y en a-t-il qu'on peut cibler? Si oui, combien de projets approuvés ont un lien direct avec la lutte contre les changements climatiques?

[*Traduction*]

M. Martin McKay: Il ne s'agit peut-être pas directement d'une lutte contre les changements climatiques. Dans le Canada atlantique, on a approuvé une étude portant sur l'isthme de Chignecto et les répercussions du projet compte tenu de l'élévation du niveau de la mer: ce qui peut se produire et quel type d'infrastructure résistante peut être ajoutée.

En outre, pour tous les projets, on tenait compte de la mesure dans laquelle des changements sur le plan des émissions de gaz à effet de serre pourraient résulter de l'élaboration et de la construction de ces projets. Un projet d'élargissement dans le Sud de la Saskatchewan améliorera la capacité du réseau routier dans cette région, ce qui permettra aux véhicules de circuler plus librement et fera réduire le nombre de fois où ils doivent s'arrêter et repartir à cause de la congestion. Cela aura également des répercussions sur les changements climatiques et contribuera à la réduction des émissions.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question rapide sur la sécurité ferroviaire. J'en profite pour saluer l'annonce qu'a faite le ministre, hier, de devancer le calendrier de retrait des DOT-111.

Parmi les 141 membres du personnel du ministère responsables de la surveillance et de la sécurité ferroviaire, combien sont qualifiés pour effectuer des vérifications en matière de sécurité ferroviaire?

[*Traduction*]

M. David McNabb: Une fois de plus, je ne suis pas responsable de ce dossier, mais je pourrais obtenir une réponse pour vous.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de s'être déplacés ce matin pour nous exposer une vision d'ensemble de l'Initiative des corridors de commerce et de transport. Je vais adresser mes questions à l'ensemble des témoins et ce sera à eux de déterminer qui pourra le mieux y répondre.

Le port de Montréal est le deuxième en importance au Canada et le premier au Québec. C'est un port performant et innovant. Comme vous le mentionnez dans votre documentation, le Canada contribue, à hauteur de 64,3 millions de dollars, à deux projets concernant le port.

Pouvez-vous nous présenter brièvement les projets en question et nous dire à quels enjeux ils répondent?

● (0910)

[*Traduction*]

M. Martin McKay: Certainement. Le premier projet vise à optimiser le réseau intermodal du port. La contribution fédérale au projet est de 18,4 millions de dollars. Il s'agit d'améliorer une partie des infrastructures portuaires et l'infrastructure souterraine qui soutient le réseau ainsi que de construire de nouvelles routes et des biens ferroviaires dans le port pour faciliter le transport de marchandises qui sont transférées des navires aux wagons.

Le second projet vise à améliorer l'accès au port. Sur le réseau routier, encore une fois, il y a une contribution fédérale de 45 millions de dollars qui aidera la Ville de Montréal à améliorer le réseau routier local près du port afin de faciliter l'accès.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci.

Comment l'optimisation de l'intermodalité peut-elle réduire les goulots d'étranglement et améliorer la performance commerciale au port de Montréal et, à plus grande échelle, dans les ports canadiens?

[*Traduction*]

M. Martin McKay: En améliorant la fluidité du mouvement des marchandises dans le port et en optimisant cela grâce à une capacité accrue de retirer les conteneurs d'un navire pour les transférer dans un wagon, on fait en sorte que ces marchandises quittent plus rapidement le port et sont transportées plus vite sur le réseau routier ou ferroviaire. Quand on commence à améliorer les routes qui se trouvent près du port et à accroître cette capacité, cela signifie que les camions peuvent arriver au port ou quitter le port plus rapidement. Par conséquent, on élimine les problèmes de congestion et les marchandises arrivent dans les marchés ou sur les bateaux plus rapidement.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Quelle serait l'approche de Transports Canada en matière de port intelligent?

[*Traduction*]

La présidente: Cela doit probablement faire partie des villes intelligentes.

[*Français*]

M. Patrick Gosselin (directeur, Politique des ports, ministère des Transports): Bonjour. Je m'appelle Patrick Gosselin. Je suis le directeur du groupe portuaire de la voie maritime à Transports Canada.

Vous avez posé une bonne question.

Nous travaillons avec les 18 administrations portuaires du pays pour essayer de comprendre l'innovation et vers quoi elle se dirige. Nous avons lancé une revue sur la modernisation des ports. Nous sommes en consultation afin de déterminer les différents éléments à considérer. Il y a plusieurs volets. Il s'agit de savoir ce qu'il faut mettre en oeuvre pour créer un port innovant, aussi.

M. Angelo Iacono: De quelle façon une stratégie d'innovation entre les ports et en collaboration avec le gouvernement fédéral pourrait-elle garantir la compétitivité de notre secteur canadien?

M. Patrick Gosselin: Les ports travaillent déjà entre eux. Il y a certains groupes portuaires qui essaient d'innover et qui travaillent avec des compagnies, par exemple Blockchain et IBM. Ce sont là deux exemples de coopération. Les responsables sont en discussion pour déterminer quelles sont les barrières à la collecte d'information, en vue d'avancer vers une technologie commune d'innovation.

Ensuite, il s'agit de prendre tous les différents éléments en considération. Il est question de sécurité et de sûreté, de même que de flux d'information. Il faut chercher à recueillir l'information et à la distribuer aux différents clients, pour qu'ils puissent être plus performants de leur côté.

M. Angelo Iacono: Transports Canada est-il en train d'étudier le concept de ville intelligente qui pourrait s'appliquer aux ports, de manière à ce que les ports deviennent de plus en plus intelligents?

M. Patrick Gosselin: Je répondrais en vous disant qu'un port est maintenant ouvert sur la communauté. Les ports sont responsables, de façon quotidienne, de travailler avec la communauté locale pour voir comment les activités peuvent s'intégrer au mouvement des marchandises.

M. Angelo Iacono: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous. Je suis ravi d'être de retour et de revoir vos visages amicaux — ils sont amicaux pour l'instant, du moins; la journée commence à peine.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Attendez un peu.

M. Ken Hardie: Madame LaFortune, vous avez fait une observation très intéressante. L'approche est multimodale et fondée sur des systèmes, plutôt que sur le rendement ou la capacité de chaque mode de transport pris de façon distincte. Je voulais examiner cela un peu avec vous avant que nous nous rendions sur la côte Ouest pour examiner le corridor commercial qui s'y trouve. C'est ma région. Au cours de l'été, j'ai eu le temps de discuter de diverses composantes du paysage commercial. Lorsque nous poserons des questions aux témoins, je vais vouloir aller un peu plus en profondeur et savoir comment ils entrevoient l'avenir, quels sont leurs plans et dans quelle mesure ces plans sont bien intégrés. N'est-ce pas préoccupant? Comment comparez-vous cela à ce que vous appelez une approche multimodale et fondée sur des systèmes?

● (0915)

M. Christian Dea: En ce qui concerne l'aspect multimodal, c'est fondé sur le fait que des problèmes de rendement du système se présentent, bien souvent, ils résultent d'un manque de coordination entre les différents modes. C'est pourquoi nous poussons la conversation un peu plus loin, pour nous assurer que nous améliorons la coordination et la planification des différentes capacités des modes et déterminer comment ils peuvent être mieux coordonnés pour que le transport de personnes ou de marchandises soit plus fluide.

Ce cadre multimodal nous permettra vraiment d'aller plus loin. Il ne s'agit pas seulement de faire ressortir ce qui se passe dans chaque secteur — transport ferroviaire, ports, transport aérien, ou transport routier, par exemple —, mais d'avoir une vue d'ensemble et une meilleure idée de la façon dont les modes interagissent. S'ils ont de la difficulté à coordonner leurs activités, comment pouvons-nous, sur le plan de l'information ou de la gouvernance au moyen d'incitatifs, amener les gens à collaborer de façon plus efficace pour élaborer un système qui fonctionne mieux?

En ce qui concerne la côte Ouest, c'est clairement un volet sur lequel nous concentrons beaucoup d'efforts. Nous avons lancé un projet pilote avec le Port de Vancouver, l'industrie, le secteur ferroviaire et les terminaux. Il s'agit de rassembler ces gens et d'avoir une meilleure compréhension quant à la visibilité de leur chaîne d'approvisionnement dans tout un système; de mieux comprendre où sont les goulets d'étranglement; et de déterminer comment nous pouvons collaborer. Pour régler certains de ces problèmes, il faut qu'il y ait une action concertée en quelque sorte.

M. Ken Hardie: J'ai d'autres questions, mais je vous remercie de la réponse.

Nous ne pouvons pas oublier les voisins des corridors commerciaux; il y a des zones résidentielles et des zones commerciales. L'un des points de friction, sur la côte Ouest, par exemple, c'est la capacité utilisée par le train de banlieue West Coast Express qui, bien entendu, réduit considérablement la capacité du transport de marchandises sur les lignes du CP.

En examinant les besoins locaux et les relations à l'échelle locale par rapport — évidemment — au paysage commercial général, je me demande seulement quel est le point de vue de Transports Canada sur certaines choses, comme le train de banlieue et l'avenir du train de banlieue si, en fait, le pays commence à agir quant à la promesse des accords commerciaux et qu'il y a plus d'échanges commerciaux dans nos ports.

David, la question s'adresse peut-être à vous.

M. David McNabb: Oui, je peux répondre.

C'est quelque chose que nous évaluons. Nous examinons les réseaux de transport ferroviaire de passagers et de marchandises, ainsi que la façon dont ils fonctionnent ensemble. Comme vous l'avez mentionné, il y a parfois des problèmes, étant donné que la demande augmente dans le cas des deux réseaux. Nous procédons à une évaluation à mesure que des projets sont présentés — pour le réseau de transport ferroviaire de passagers, par exemple — pour voir l'équilibre qui existe entre les deux réseaux. Nous devons faire cette évaluation chaque fois qu'il y a un projet qui vise le réseau ferroviaire de banlieue. Nous le faisons en collaboration avec nos partenaires.

M. Ken Hardie: Savez-vous dans quelle mesure la planification municipale a une incidence sur l'efficacité globale du réseau de transport? Dans la région métropolitaine de Vancouver, si nous prenons encore cette région comme exemple, les principales artères et les routes provinciales peuvent être engorgées. Compte tenu du nombre de camions qui transportent des conteneurs jusqu'à différents endroits, consultez-vous les municipalités à propos de leur planification pour savoir où elles veulent conserver des terrains industriels, par exemple, ou des entrepôts, etc.? Connaissez-vous bien les défis dans chacune des principales régions qui comptent un port?

● (0920)

M. David McNabb: Je vais répondre en premier, et si quelqu'un d'autre veut ajouter quelque chose, il pourra le faire.

À mesure que les projets sont présentés, nous mettons sur pied des groupes de travail composés de représentants des différents ordres de gouvernement — fédéral, provincial et municipal. Nous prenons cela en considération, car chaque ordre de gouvernement a un rôle à jouer dans le cadre des projets.

C'est une partie importante du processus, et chaque niveau de gouvernement peut communiquer ses propres renseignements et ses besoins dans le cadre du processus de planification. Nous essayons de jouer un rôle de facilitateur pour ce genre de projets en vue d'amener tous les ordres de gouvernement à participer aux discussions.

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur McNabb. Votre temps est écoulé.

Monsieur Jeneroux, allez-y.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais partager mon temps de parole avec mon estimée collègue Kelly Block. J'espère que j'aurai le temps d'obtenir des réponses à quelques questions.

Madame LaFortune, vous avez mentionné un investissement de 700 millions de dollars de la part du gouvernement fédéral dans les infrastructures pour le commerce et le transport.

Mme Sandra LaFortune: Il s'agit de 760 millions de dollars. C'est pour le premier cycle de financement; ce n'est pas par année.

M. Matt Jeneroux: Est-ce que les projets ont démarré? A-t-on commencé les travaux? Sont-ils terminés? Quel est l'état d'avancement de ces projets?

M. Martin McKay: Je peux répondre.

Un certain nombre de projets ont débuté. Les travaux de construction ont commencé cet été. Nous avons en fait déjà remboursé des dépenses et payé des factures liées à ces projets.

Certains projets sont de longue durée. Ils comportent un financement qui s'échelonne sur 11 ans. Pour quelques projets, on est rendu à la septième ou à la huitième année. En ce moment, on est en train de procéder à la planification préliminaire et de finaliser la conception technique afin que la construction commence le plus tôt possible.

M. Matt Jeneroux: C'est parfait.

Pour ces projets visés par cet investissement de 760 millions de dollars, est-il possible d'obtenir une liste de ceux qui ont été commencés et de ceux qui ne l'ont pas encore été ainsi que leur état d'avancement?

M. Martin McKay: Si le Comité souhaite obtenir cette information, nous pouvons la fournir.

M. Matt Jeneroux: Oui nous voudrions obtenir cette information.

Il y a un certain nombre de ports au pays. Dernièrement, on a beaucoup entendu parler d'un point d'entrée en particulier, c'est-à-dire le passage frontalier Windsor-Détroit. J'aimerais qu'un des témoins nous parle du permis qui a été octroyé récemment pour le pont Ambassador, et peut-être aussi de la situation concernant le pont Gordie-Howe.

M. David McNabb: Je peux répondre. Au sujet du pont Gordie-Howe, je crois savoir que ce projet continue d'avancer jusqu'à l'étape de la construction. On a annoncé cet été qu'on en était à l'étape de la conception. On fera également bientôt une annonce à propos de cette conception, donc, je peux vous dire que ce projet avance.

Il y a également le permis pour le pont Ambassador. On procède actuellement à la planification avec toute la diligence voulue en ce qui concerne la réfection du pont Ambassador.

M. Matt Jeneroux: Savez-vous, de mémoire, pourquoi un permis a été octroyé pour le pont Ambassador, alors que le projet de construction du pont Gordie-Howe était déjà en branle?

M. David McNabb: Je ne le sais pas, de mémoire. Encore une fois, je pourrais vous transmettre cette information ultérieurement.

M. Matt Jeneroux: Tous les renseignements que vous pourriez nous fournir nous seraient utiles, afin de mieux comprendre.

Je vous remercie.

Mme Kelly Block: Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

J'ai beaucoup de respect pour mon collègue d'en face, mais j'estime devoir préciser que je ne crois pas que les comités parlementaires ont pour rôle d'appuyer le travail du ministère. Je pense que nous sommes ici pour nous renseigner et pour informer nos propres caucus de ce que nous avons appris. Même si j'espère que le ministère, ou même le ministre lui-même, tiendra compte du rapport que nous allons présenter, je constate qu'on revient continuellement sur l'idée que nous sommes là pour appuyer le travail du ministre et celui du ministère. Ce n'est pas le cas. Nous sommes maîtres de notre propre destinée et nous étudions certains sujets, car nous voulons en savoir davantage à cet égard.

J'aimerais poser une question qui fait suite aux commentaires de mon collègue lors de sa première intervention à propos du transport ferroviaire du pétrole. A-t-on mis certaines choses en place pour réunir des représentants de divers ministères — par exemple, Transports, Infrastructure et Ressources naturelles — afin qu'ils se penchent sur les questions qui touchent tous ces ministères? Si vous pouviez m'expliquer ce qui existe, je vous en serais reconnaissante.

● (0925)

M. David McNabb: Les ministères ont leurs propres groupes de travail sur le transport ferroviaire. Il existe des comités au sein des ministères, comme Ressources naturelles, Agriculture Canada et Transports Canada, mais des représentants de chaque ministère se réunissent également pour discuter, par exemple, des types de produits transportés, de ce qui est prévu pour l'avenir, de certains des problèmes qui surgissent, comme les engorgements, de la planification, de la façon dont nous pouvons mettre à contribution les compagnies de chemin de fer de la catégorie 1 et de marchandises pour assurer une fluidité au sein du réseau, ainsi que des enjeux qui surviennent, comme le transport ferroviaire du pétrole, pour qu'ils puissent en discuter au sein de leurs ministères respectifs, car il faut discuter des enjeux émergents.

Les ministères peuvent examiner les enjeux émergents ou actuels dans le secteur ferroviaire et déterminer quelle politique pourrait être élaborée.

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

Mme Kelly Block: Est-ce que le Bureau de gestion des grands projets existe encore?

M. David McNabb: Le Bureau de gestion des grands projets existe encore, à ma connaissance. Je le répète, il ne fait pas partie de mes responsabilités puisqu'il relève de Ressources naturelles Canada.

Mme Sandra LaFortune: Je crois qu'il existe encore, tout comme le Bureau de gestion des projets nordiques.

Mme Kelly Block: Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Rogers, allez-y.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins ce matin.

Je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, où les réseaux de transport sont très différents de ce qui existe ailleurs au pays. Un grand nombre des difficultés que vivent nos producteurs de fruits de mer et nos petites entreprises sont liées à l'accès aux marchés. Acheminer des produits de Terre-Neuve-et-Labrador à des marchés étrangers constitue un véritable défi dans bien des cas, et il en va de même dans d'autres régions du Canada atlantique.

Je crois que cette stratégie nationale sur les transports offre une occasion unique de renforcer les avantages particuliers que nous avons au Canada. Pouvez-vous nous expliquer comment cette stratégie nous permettra d'améliorer les systèmes actuels de commerce et de transport, particulièrement au Canada atlantique?

M. Martin McKay: Comme je l'ai mentionné plus tôt, en ce qui concerne le Canada atlantique et les projets qui ont été choisis à Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons examiné quatre priorités lors du premier appel de propositions. L'une de ces priorités était la résilience et la sécurité des principaux actifs dans le secteur des transports. L'un des projets approuvés au Labrador est celui d'amélioration de certaines pistes de l'aéroport international de Gander, afin de maintenir cet aéroport en exploitation et de conserver ce service de transport important.

En outre, il y a le projet d'amélioration de la manutention du fret au port de St. John's. Ces deux installations permettent d'acheminer des marchandises à l'étranger et ailleurs au Canada, qu'il s'agisse de fruits de mer ou d'autres produits, à partir des côtes de Terre-Neuve.

M. Churence Rogers: Pouvez-vous nous expliquer plus en détail comment s'inscrit l'examen de la modernisation des ports dans la stratégie globale, particulièrement au Canada atlantique?

M. Martin McKay: Parlez-vous de l'amélioration de la manutention dans les ports? Je ne suis pas certain de bien comprendre.

M. Churence Rogers: Comment s'inscrit la modernisation des ports dans la stratégie globale?

Mme Sandra LaFortune: Nous avons quelqu'un qui s'occupe des ports.

[*Français*]

M. Patrick Gosselin: Bonjour.

Justement, nous sommes en consultation avec des intervenants de tout le pays. Nous avons aussi lancé un appel en vue de recueillir des mémoires, jusqu'au 26 octobre. Nous invitons les différents intervenants ainsi que les clients du secteur maritime, par exemple, mais aussi de celui des pêches, à nous faire part de leurs défis relativement à l'optimisation et à la compétitivité du secteur maritime dans le domaine des échanges commerciaux.

● (0930)

[*Traduction*]

M. Churence Rogers: L'industrie des fruits de mer est confrontée à des difficultés en ce qui concerne le commerce, non seulement à Terre-Neuve-et-Labrador mais aussi ailleurs au Canada atlantique. L'un des plus importants marchés pour les fruits de mer est l'Asie. De quelle façon cette stratégie contribuera-t-elle à améliorer et à intégrer les réseaux de transport et la logistique dans l'ensemble du pays afin que les marchandises qui proviennent du Canada atlantique puissent être acheminées sans difficulté à leur destination et qu'il n'y ait pas d'obstacle pendant le transport des marchandises au Canada?

Mme Sandra LaFortune: Je vais répondre.

L'objectif de l'Initiative des corridors de commerce et de transport est d'envisager le réseau de transport d'un point de vue national. Dans le cas des marchandises expédiées depuis l'est du pays, le Canada atlantique, jusqu'en Asie, il faut voir si une modification des infrastructures à Montréal, Toronto ou Edmonton pourrait faciliter leur expédition d'un bout à l'autre du pays.

L'objectif est de s'assurer que les infrastructures qui soutiennent le commerce intérieur permettront également d'appuyer le commerce international, étant donné qu'elles font partie d'un réseau intégré, d'autant plus qu'il existe maintenant bien d'autres solutions pour acheminer des marchandises du point A au point B. Il n'y a pas seulement le transport aérien, il y a aussi le transport maritime via le canal de Panama. Des marchandises pourraient même être acheminées des provinces de l'Atlantique à l'Asie, simplement en passant par le canal de Suez, selon l'endroit où elles doivent être acheminées en Asie. Je crois que dans le cas de Singapour, il n'y a pas de différence, qu'on parte de l'ouest ou de l'est.

Tous ces éléments sont pris en considération dans le cadre de cette stratégie nationale.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, madame la présidente.

La présidente: Il reste une minute.

M. Churence Rogers: J'ai terminé; c'est bon.

La présidente: M. Bittle a fait savoir que vous souhaitiez lui laisser une minute de votre temps de parole. Il reste 45 secondes, alors vous devez faire vite.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Ma principale préoccupation, et je vais essayer de la résumer le plus rapidement possible... À l'instar de Vance, je viens de Niagara, où se trouve la Voie maritime du Saint-Laurent. Les habitants de Niagara sont touchés d'une façon particulière parce que la Voie maritime sépare la péninsule en deux. Je suis préoccupé lorsque j'examine votre document, qui indique que Transports Canada compilera et étudiera les principales conclusions tirées de l'examen en cours dans le but d'appuyer le renouvellement de l'entente-cadre. Il semble que cet examen a un résultat prédéterminé.

Comme je représente les habitants de St. Catharines, ce qui me préoccupe principalement, c'est le fait que la Corporation de gestion de la Voie maritime ne consulte pas les municipalités ni les habitants. On nous dit que cette voie maritime représente des milliards de dollars en échanges commerciaux, mais nous n'avons aucun mot à dire. Nous sommes touchés par les ponts, les retards et l'incapacité de la Corporation de gestion de développer l'économie dans la région.

Pourquoi est-ce que le ministère ne consulte-t-il pas les habitants de Niagara, et est-ce que l'examen en question a un résultat prédéterminé?

La présidente: C'est une question assez longue, mais pouvez-vous donner une réponse courte? Vous pourrez peut-être envoyer au Comité une réponse plus détaillée; cela pourrait être utile.

J'aimerais une réponse brève si c'est possible.

M. Patrick Gosselin: Dans le cadre du processus d'examen de la Voie maritime, nous menons des consultations. Nous discutons également avec certaines personnes dans la région de Niagara. Nous comprenons la situation, et je peux vous dire que l'examen suit son cours.

La présidente: D'accord. Si vous avez d'autres renseignements à fournir en réponse à la question du député, vous pourrez les transmettre au Comité.

Madame Block, allez-y.

Mme Kelly Block: Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Madame LaFortune, j'aimerais revenir rapidement sur un commentaire que vous avez fait en réponse à une question à propos de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Je pense vous avoir entendue dire que nous n'avons pas renouvelé le mandat lié à cette initiative, car nous avons mis en place une stratégie nationale. Je sais que dans le rapport Emerson, on recommandait de renouveler le mandat lié à cette initiative. Pouvez-vous nous dire pourquoi le gouvernement, peut-être parce qu'il a suivi les conseils du ministère, a décidé de mettre fin à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Si c'est parce que nous avons maintenant une stratégie nationale, pouvez-vous expliquer pourquoi on ne peut pas avoir les deux?

● (0935)

Mme Sandra LaFortune: En fait, je crois que nous avons les deux, et même plus. Certains éléments de l'Initiative des corridors de commerce et de transport... Comme je l'ai dit, tout cela s'appuie sur les stratégies régionales, mais en adoptant un point de vue national. Nous n'avons pas mis de côté la région de l'Asie-Pacifique; nous l'avons incluse dans la stratégie nationale globale. En fait, l'Initiative des corridors de commerce et de transport visait à apporter des améliorations en fonction des leçons apprises au cours des 10 dernières années.

Ainsi, les autorités portuaires canadiennes peuvent maintenant recevoir du financement, ce qui n'était pas le cas auparavant. Les petits aéroports canadiens peuvent également recevoir du financement, alors qu'ils ne pouvaient pas en obtenir auparavant. Comme je l'ai dit, la liste des bénéficiaires s'est allongée en raison de certains obstacles qui existaient.

Nous n'avons donc pas mis fin à cela pour commencer quelque chose de tout à fait nouveau. En fait, on voit que c'est une continuité. Ce que nous voulions faire, c'était continuer en améliorant les choses en fonction des leçons tirées au cours des 10 dernières années.

En outre, lorsque nous menions des consultations à l'échelle du pays dans le cadre de l'initiative Transports 2030, qui visait essentiellement à donner suite au rapport Emerson, les utilisateurs du réseau ont dit souhaiter vraiment une stratégie nationale, et pas seulement des stratégies régionales, afin que tous les éléments s'imbriquent.

Mme Kelly Block: Je vous remercie.

La présidente: Monsieur Aubin, allez-y.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais revenir rapidement sur les critères d'admissibilité au Fonds national des corridors commerciaux.

Deux milliards de dollars, voilà un chiffre qui semble ronflant, mais il ne faut pas oublier que c'est réparti sur 11 ans. Compte tenu des besoins, on voit bien, encore une fois, qu'il faut faire des choix et que ceux-ci ne sont sûrement pas toujours faciles à faire.

Par exemple, comment peut-on expliquer qu'une société hautement profitable comme le CN reçoive des millions de dollars, alors que, selon ce que nous dit le vérificateur général, le financement des infrastructures dans le Nord est nettement insuffisant?

Disposez-vous de chiffres ou d'une étude qui démontrent l'ampleur des besoins en matière d'infrastructures dans le Nord?

[*Traduction*]

M. Martin McKay: Je vous remercie pour votre question.

Les besoins dans le Nord ont été très clairement expliqués et ciblés dans le contexte du Fonds national des corridors commerciaux. Des projets nordiques étaient admissibles au cours du premier cycle de financement. En fait, un montant de 400 millions de dollars a été réservé pour des projets d'infrastructure en matière de transport dans le Nord qui visent à régler certains problèmes en matière de commerce. Il y aura aussi un appel de propositions de projets dans les territoires du Nord plus tard cet automne. Nous avons attribué 145 millions de dollars à des projets jusqu'à maintenant et une autre somme de 255 millions de dollars a aussi été prévue.

En plus, dans le cadre du plan Investir dans le Canada, une somme supplémentaire de 2 milliards de dollars est réservée pour des communautés rurales et nordiques qui ont des besoins précis en matière d'infrastructure. Nous voulons utiliser ce fonds pour répondre aux besoins en matière de transport propres à ces communautés.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Compte tenu de la leçon apprise cet été, j'aimerais savoir si des sommes ont été allouées pour mener des consultations auprès des communautés autochtones qui seront touchées par les projets de construction.

[*Traduction*]

Mme Sandra LaFortune: Cet été, Transports Canada a mené des consultations dans le Nord avec des utilisateurs du réseau, ainsi qu'avec des Autochtones dans cette région, non seulement dans le contexte de l'appel de propositions qui sera lancé plus tard cet automne, comme Martin vient de le mentionner, mais aussi dans le contexte de l'élaboration d'une stratégie en matière de transport dans l'Arctique et de la contribution de Transports Canada au cadre pour l'Arctique que le gouvernement est en train d'élaborer. Durant l'été, de juin jusqu'à maintenant — je crois que c'est terminé — les Autochtones du Nord ont pu prendre part aux consultations.

● (0940)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Je crois savoir que M. Graham a une brève question à poser avant que nous terminions.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Oui, en effet. Je vous remercie de me donner la parole.

Pour faire suite à la question qu'a posée au tout début Vance Badawey, j'aimerais notamment parler des autoroutes provinciales. La Transcanadienne passe dans ma circonscription. Au début, c'est une route à deux voies. Chaque année, un demi-million de camions lourds et deux millions de véhicules y circulent, et il y a régulièrement des accidents mortels. Pour des raisons politiques, la province n'a jamais investi dans cette autoroute. Elle investira finalement des fonds sur une portion de 10 kilomètres au cours des 10 prochaines années. Y a-t-il des solutions que nous pourrions appliquer de notre côté?

M. David McNabb: Des solutions...?

M. David de Burgh Graham: Y a-t-il des solutions que nous pourrions mettre en place pour réduire le nombre d'accidents mortels sur cette autoroute très fréquentée? Certaines autoroutes dont le trafic représente le quart de celui de la Transcanadienne ont quatre voies, mais ce n'est pas le cas pour celle-là.

M. David McNabb: Je vous remercie pour votre question.

Nous nous penchons là-dessus en ce moment avec les provinces. Nous avons un comité fédéral-provincial-territorial qui examine les questions liées au transport par camion et aux autoroutes. C'est l'un des problèmes qui a été porté à l'attention du Comité et que nous examinons en ce moment.

M. David de Burgh Graham: Je vous remercie pour votre réponse.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Je remercie les témoins pour toute cette information. Si vous pouviez nous transmettre les renseignements supplémentaires demandés par les membres du Comité, nous en serions reconnaissants.

Nous allons faire une pause de quelques minutes pour passer au prochain groupe de témoins.

● (0940)

(Pause)

● (0945)

La présidente: Nous accueillons maintenant, de l'Agence des services frontaliers du Canada, Martin Bolduc, vice-président, Direction générale des programmes; Johnny Prasad, directeur, Conformité de programme et sensibilisation; Scott Taymun; directeur général, Direction de la transformation et du renouvellement des infrastructures frontalières; et Denis Vinette, vice-président associé, Direction générale des opérations.

Je crois qu'il manque une personne, mais nous allons tout de même commencer maintenant. Qui veut débuter?

M. Martin Bolduc (vice-président, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada): Madame la présidente, bonjour. Merci de nous accueillir. Nous avons remis un dossier, et j'ai l'intention de le passer rapidement en revue. Nous serons alors ravis de répondre aux questions que vous pourriez avoir. Je suis heureux d'être ici.

Essentiellement, l'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de fournir des services frontaliers intégrés à toutes les frontières du pays pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises en assurant la sécurité du Canada.

Notre défi quotidien est de trouver un équilibre en vue de faciliter l'entrée des marchandises et des gens tout en assurant la sécurité du Canada. C'est un défi quotidien puisque nous composons avec des volumes croissants et un environnement changeant.

Notre effectif compte essentiellement 14 000 employés qui travaillent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Nous sommes présents aux quatre coins du pays ainsi qu'à l'échelle internationale. Les activités de notre personnel touchent tous les modes de transport, que ce soit dans le domaine maritime, y compris auprès des navires de croisière, aux installations pour conteneurs, aux voies ferrées, aux frontières terrestres ainsi que dans les aéroports. Nous avons également du personnel à trois centres postaux du pays.

Nous gérons la circulation des personnes et des marchandises et nous protégeons la chaîne d'approvisionnement. Nous assurons la sécurité du Canada, essentiellement dans trois secteurs d'activité: les activités douanières; l'exécution de la loi sur l'immigration et le traitement des réfugiés; ainsi que l'inspection des aliments, des végétaux et des animaux, pour assurer la salubrité des aliments, de même que l'exécution des lois qui portent sur les aliments, les végétaux et les animaux.

Nous le faisons essentiellement pour veiller à ce que le contrôle des marchandises transportées se fasse de façon efficace. Nous confirmons que les partenaires commerciaux se conforment aux lois, aux exigences et aux mesures applicables, et nous améliorons l'efficacité du traitement des produits des partenaires commerciaux préapprouvés à faible risque. Nous avons différents programmes pour préapprouver les produits des partenaires commerciaux afin de pouvoir adopter une approche à faible intervention lorsque les marchandises traversent la frontière.

Dans ce secteur d'activités, nous traitons le dossier des voyageurs internationaux qui se présentent à nos frontières. Nous traitons les marchandises commerciales. Nous sommes également responsables des activités commerciales et d'antidumping. L'ASFC est l'organisme responsable de la classification douanière, de l'établissement de l'origine et de la valeur des marchandises importées et de la réalisation d'enquêtes antidumping.

Notre quatrième secteur d'activités est celui de l'exécution de la loi et du renseignement, pour être en mesure de mettre l'accent sur ce que nous considérons comme très risqué et pour régler le plus rapidement possible ce qui présente un faible risque selon nous.

Comme je l'ai dit, notre défi quotidien consiste à tout équilibrer, mais nous faisons face à des volumes croissants. En effet, au cours des cinq dernières années, le volume de voyageurs aériens a augmenté de 25 %; les importations commerciales, de 27 %; les importations postales, de 151 % — principalement à cause du commerce électronique —; et les expéditions par messagerie, de 10 %.

Nous observons une hausse dans tous ces modes de transport et nous devons composer avec la complexité et la facilité des déplacements.

● (0950)

Nous ne faisons pas tout cela seuls. Nous avons de nombreux intervenants: l'industrie du transport maritime, l'association des camionneurs, les administrations portuaires ainsi que les exploitants de ponts et de tunnels. Nous avons une panoplie d'intervenants avec qui nous avons, je dirais, des échanges quotidiens, pour être en mesure de maintenir l'équilibre et de garantir que le service auquel on s'attend dans les milieux commerciaux est à la hauteur des attentes.

Je peux peut-être céder la parole à Johny, qui parlera de la modernisation de notre secteur commercial. Je vais ensuite tenter de conclure.

M. Johny Prasad (directeur, Conformité de programme et sensibilisation, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada): Merci, monsieur Bolduc. Merci, madame la présidente, chers membres du Comité. Bonjour.

La diapositive de cet exposé qui porte sur la modernisation du secteur commercial contient beaucoup d'information, mais je me contenterai de faire un survol.

D'un point de vue stratégique, l'ASFC tente de mettre l'accent sur la conformité axée sur les risques. Elle comporte cinq piliers distincts, dont le premier consiste à identifier le client. Ce que nous tentons de faire de cette façon, c'est nous assurer d'avoir les bonnes données au bon moment et savoir quelles sont les entités avec qui nous faisons affaire. En regroupant de multiples entreprises disparates, nous pouvons plutôt mettre l'accent sur la vérification de la conformité.

Le deuxième pilier consiste à repousser la frontière. C'est ici que nous nous efforçons de trouver la bonne information avant l'arrivée des biens au Canada. L'un des programmes est d'ailleurs celui de l'information préalable sur les expéditions commerciales, et c'est là qu'il existe un lien avec l'initiative du guichet unique, ainsi que l'autorisation préalable et le commerce électronique. Nous tentons de faire en sorte que l'information soit évaluée avant l'arrivée des marchandises à la frontière canadienne.

Le troisième pilier consiste à faciliter le passage des biens à faible risque. L'essentiel à cette fin, c'est le programme des négociants dignes de confiance. Nous travaillons également avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, notamment dans le cadre de son programme appelé le CTPAT. Notre programme s'appelle Partenaires en protection (PEP).

Si nous pouvons enregistrer certaines entreprises à volume élevé, des négociants connus et qui présentent un faible risque, nous pouvons alors leur offrir des avantages. Nous pouvons accélérer le dédouanement à la frontière; nous pourrions réduire leur taux d'examen. Dans certains cas, nous pouvons aussi offrir des avantages supplémentaires à l'étranger, grâce aux accords de reconnaissance mutuelle. Nous accorderons une autorité équivalente à des programmes similaires à l'étranger, c'est-à-dire des programmes de négociants dignes de confiance d'un autre pays. S'ils sont validés par l'ASFC et ensuite contrevalidés par ce pays, nous aurons alors des ententes de réciprocité.

Du point de vue de la gestion des recettes, l'ASFC travaille pour avoir un tout nouveau programme, la GCRA. Grâce à ce programme, nous allons moderniser notre façon de travailler avec nos clients, en ayant un point de contact unique, des tableaux de bord uniques, dans lesquels nous pouvons intégrer une grande partie de l'information provenant de multiples systèmes. De toute évidence, l'objectif est de générer des recettes, et aussi de recueillir des droits et des taxes. C'est essentiel, surtout compte tenu de ce qu'a dit M. Bolduc au sujet du commerce électronique. La croissance est très forte, et la menace est également accrue, à cause de produits comme le fentanyl et d'autres substances hautement toxiques comme les opioïdes synthétiques qui entrent au pays illégalement.

Le dernier élément vise à renforcer notre régime de conformité des exportations, en modifiant la réglementation. Nous améliorons la conformité à l'aide du tout nouveau système de Déclaration d'exportation canadienne automatisée, qui est géré par Statistique Canada, mais l'ASFC est un partenaire clé.

La prochaine diapositive est intitulée « Survol des programmes du secteur commercial ». Je vais parler un peu des objectifs.

De toute évidence, notre objectif est de faciliter l'importation et l'exportation des marchandises commerciales tout en veillant à ce que nos négociants fiables atteignent leur destination en faisant l'objet d'interventions minimales. Nous élaborons, mettons à jour et appliquons des politiques, des procédures, des règlements et des lois de nature commerciale liés à la circulation des marchandises commerciales qui arrivent au Canada, qui y transitent et qui en sortent. De plus, nous faisons en sorte que tous les importateurs et exportateurs comprennent et respectent les accords internationaux et les lois commerciales applicables au Canada, et nous percevons les droits et taxes sur les marchandises importées.

Pour ce qui est des activités sur l'autre diapositive, l'ASFC et les programmes commerciaux mettent l'accent sur quelques domaines, en commençant par le ciblage, la collecte et l'analyse des renseignements, ainsi que les enquêtes de sécurité. Une grande partie de ces activités sont menées avant l'arrivée au Canada de la personne ou des marchandises, comme je l'ai mentionné. La facilitation ainsi que la conformité du secteur commercial et des échanges sont également alignées sur le cadre que je vous ai montré. Parmi ces activités, nous avons des choses comme les droits antidumping et compensateurs grâce auxquels nous tentons de nous assurer que les biens admissibles, ceux qui se conforment à la législation canadienne — l'ensemble des 90 lois et règlements que l'ASFC met en application — sont traités de la manière la plus efficace possible.

Nous pouvons aussi nous assurer que les marchandises de nos partenaires commerciaux sont conformes et traitées rapidement. En ce qui a trait au programme des négociants dignes de confiance, ils ont évidemment pour but d'accroître l'efficacité du traitement des produits provenant de partenaires préapprouvés qui présentent un faible risque. Pour ce qui est des recours, nous essayons de fournir au milieu des affaires l'accès en temps opportun à des mécanismes de recours. Quant aux installations et à l'équipement ainsi qu'au soutien technologique sur le terrain — ce qui est essentiel —, nous avons beaucoup de bureaux d'entrée partout au pays, qu'il s'agisse des bureaux terrestres ou portuaires ou des nombreux aéroports que nous desservons, ainsi que des bureaux ferroviaires.

● (0955)

La présidente: Je suis désolé de vous interrompre, mais les membres du Comité ont toujours beaucoup de questions. Vous pouvez tenter de nous faire part de ce qu'il vous restait à dire en répondant à un de nos membres.

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Je crois que Mme Block est la première.

Mme Kelly Block: Je peux sans aucun doute commencer. Merci beaucoup.

Merci beaucoup d'être ici ce matin. Merci également des renseignements que vous nous avez fournis en vue du travail que nous commencerons la semaine prochaine, qui fait partie de la stratégie visant à comprendre le commerce et les corridors commerciaux du Canada ainsi que nos partenaires commerciaux du Sud.

Je sais qu'en 2013, le gouvernement du Canada et celui des États-Unis ont conclu une entente pour entreprendre un projet pilote visant à permettre au Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis d'effectuer une inspection préalable des camions ou du fret routier au Canada. Je n'ai pas fait de suivi pour voir ce que le projet pilote a donné, ou s'il a contribué ou continue de contribuer au travail fait à la frontière de nos jours. Pouvez-vous nous présenter un survol de la situation à la frontière à cet égard?

M. Martin Bolduc: Merci de poser la question.

Le projet pilote, comme vous l'avez mentionné, s'est déroulé sur quelques mois. Nous avons effectivement pu recueillir de précieux renseignements, qui ont à vrai dire mené au nouvel accord de précontrôle qui permettra à l'ASFC et au SDPF des États-Unis de précontrôler les gens et les marchandises pour tous les modes de transport. À l'heure actuelle, le SDPF des États-Unis mène des activités de précontrôle dans huit aéroports au Canada, mais elles se limitent aux voyageurs aériens. Le nouvel accord de précontrôle permettra aux deux pays de précontrôler les marchandises, puisque l'ASFC sera présente au sud de la frontière et que le SDPF des États-Unis le sera au Canada, et ce, pour tous les modes de transport.

Ces renseignements sont précieux. Au Canada, nous cherchons à quel endroit nous devons assurer une présence aux États-Unis pour essentiellement faciliter la circulation et le précontrôle, que ce soit dans les wagons ou les expéditions commerciales, afin qu'ils ne doivent pas arrêter à la frontière; ils n'ont qu'à ralentir et à continuer. Ces discussions se poursuivent, et nous voyons si l'industrie s'y intéresse. Les premières réactions de l'industrie témoignent d'une disposition à tenir compte de ces activités. Les consultations continueront d'informer l'ASFC et nous permettront de présenter une recommandation au gouvernement quant à l'endroit où nous devrions assurer une présence.

● (1000)

Mme Kelly Block: Dans le cadre de ces consultations, avez-vous maintenant cerné quels sont les principaux obstacles à la mise en oeuvre de cet accord?

M. Martin Bolduc: Je dirais qu'un des obstacles, c'est que lorsqu'on mène des activités de précontrôle, on veut s'assurer que tout ce qui est précontrôlé est surveillé jusqu'à la frontière, pour qu'il soit impossible d'ajouter de la contrebande à une cargaison après son dédouanement. C'est un des grands défis et la raison pour laquelle nous travaillons avec l'industrie pour trouver des moyens d'assurer la non-contamination des marchandises — si je peux m'exprimer ainsi — avant qu'elles atteignent la frontière.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Quel contrôle avez-vous sur les prévisions concernant les points d'entrée, notamment routiers et portuaires? Que savez-vous au sujet des volumes, surtout sur la côte Ouest? Avez-vous cette information en main?

M. Martin Bolduc: Nous n'avons pas nécessairement de prévisions. Nous mettons à profit des années de renseignements pour prévoir les périodes de l'année pendant lesquelles nous pouvons nous attendre à observer une hausse des volumes. Nous ne recevons pas d'information à l'avance, mais en fonction des données à notre disposition, nous sommes en mesure de prévoir ces périodes occupées.

M. Ken Hardie: Avez-vous la souplesse nécessaire en matière d'effectifs pour gérer ces périodes? Je vous ai entendu parler de gestion des risques, ce qui signifie que vous ne gérez pas nécessairement la situation dans son ensemble.

M. Martin Bolduc: Nous gérons les risques. Ce que je veux dire par là, c'est que nous voulons mettre l'accent sur ce que nous considérons comme très risqué et ne pas perdre beaucoup de temps sur ce qui l'est moins. C'est notre approche. Nous avons la souplesse nécessaire en matière de personnel et nous multiplions les effectifs avant ces périodes occupées. Nous pouvons nous attendre à l'arrivée d'un porte-conteneurs, mais le mauvais temps en mer peut le retarder, ce qui signifie que nous devons nous adapter selon nos ressources. De nombreuses variables nous obligent à demeurer vigilants, mais nous sommes capables de réagir en fonction des besoins.

● (1005)

M. Ken Hardie: Combien de temps faut-il pour inspecter un camion de taille moyenne au point de passage Pacific, ou un conteneur qui arrive au centre-ville de Vancouver au terminal Deltaport? Quel est le temps d'inspection nécessaire avant la poursuite du trajet?

M. Johny Prasad: Cela dépend. Comme l'a mentionné M. Bolduc, nous adoptons une approche de gestion des risques. Le temps nécessaire varie selon le type d'indications à notre disposition pour l'examen. Si ce n'est qu'une vérification rapide pour voir si le chargement est scellé, il faut très peu de temps, disons de 5 à 15 minutes. Si nous pouvons mettre à profit l'un de nos appareils d'imagerie à grande échelle, c'est-à-dire une très grande machine à rayons X, il faut environ cinq minutes pour obtenir l'image, qui est ensuite analysée pour déterminer s'il y a des indicateurs de non-observation.

S'il semble y avoir une anomalie, nous pouvons vérifier sur-le-champ, et le camion sera ensuite mis à l'écart. Auparavant, nous devions le reculer dans un entrepôt et tout décharger, ce qui demandait en moyenne quatre heures à deux agents, ainsi que des services de déchargement. Beaucoup de temps et d'efforts étaient consacrés à l'examen manuel.

Pour ce qui est du mode de transport maritime, cela dépend aussi beaucoup du fournisseur de services ou de l'exploitant du terminal. Si le navire n'obtient pas le feu vert, le cargo sera d'abord déchargé en passant par le portique et se retrouvera sur le terminal. À l'aide d'un système de réservation, on doit demander à un factage de venir pour déplacer le conteneur dans l'installation d'examen des conteneurs. Vous savez peut-être qu'à Vancouver, l'installation se trouve actuellement à Burnaby, plus de 50 kilomètres plus loin. L'ASFC prend des mesures pour en construire un flambant neuf au terminal Deltaport, à cinq kilomètres, ce qui aidera à accélérer l'examen des conteneurs.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous voulons que tout le monde ait l'occasion d'intervenir.

Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, messieurs, d'être parmi nous.

Ma question demande que nous reculions un peu dans le temps. Selon un rapport du vérificateur général qui date déjà, une initiative dirigée par Transports Canada visait à fournir des informations en temps réel sur les temps d'attente afin de permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada de mieux planifier l'utilisation de ses ressources à la frontière. Les voyageurs et les transporteurs commerciaux pouvaient aussi se servir de ces renseignements pour prendre des décisions éclairées sur le meilleur moment et le meilleur endroit pour traverser la frontière. Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada s'étaient engagés à mettre en oeuvre un système de mesure du temps d'attente des deux côtés de la frontière, dans 20 postes frontaliers jugés prioritaires.

Ma question est toute simple. Où en est cette initiative? Les 20 postes frontaliers ont-ils effectivement mis en place ces mesures? Le cas échéant, quels résultats cela donne-t-il?

[*Traduction*]

M. Johny Prasad: Je ne sais pas exactement où en sont les progrès, mais nous travaillons avec Transports Canada, nos collègues américains et, assez souvent, avec nos partenaires provinciaux du secteur du transport pour veiller au déploiement du système de mesure des temps d'attente à la frontière. Cela prend du temps, étant donné le grand nombre de partenaires en cause. Je pourrai vous fournir ultérieurement la liste précise des ports où la mise en oeuvre est terminée et présenter le rapport d'étape, mais je peux vous assurer que l'implantation de la technologie de mesure des temps d'attente se poursuit.

[*Français*]

M. Robert Aubin: J'aimerais qu'on me fournisse au moins un rapport sur les 20 postes frontaliers. Le fait de savoir si l'on en est à quatre, cinq ou dix-huit serait déjà considérable.

Par ailleurs, j'aimerais savoir s'il y a des différences importantes entre le Canada et les États-Unis pour ce qui est des normes de sécurité relatives au transport de marchandise, ou si nos règles sont relativement harmonisées.

M. Martin Bolduc: Je pourrais vous parler des procédures douanières, qui sont hautement harmonisées. En ce qui a trait aux normes de sécurité relatives au transport, cette question relève davantage de Transports Canada que de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Comme nous l'avons déjà mentionné à propos des procédures douanières, beaucoup de programmes sont conjoints. Il y a donc une réciprocité entre les programmes, de façon à faciliter le mouvement des marchandises à la frontière. Nos procédures douanières sont vraiment très similaires.

En ce qui a trait à la sécurité, je ne pourrais pas vous répondre.

● (1010)

M. Robert Aubin: D'accord.

J'aimerais revenir sur un autre rapport du vérificateur général, celui-ci datant de 2012. On y dit que l'Agence des services frontaliers du Canada ne tenait pas de registre sur le nombre d'avis de surveillance donnant lieu à l'interception d'expéditions.

Est-ce toujours le cas, ou dispose-t-on maintenant d'un registre où les travailleurs de l'Agence doivent rapporter les interceptions?

M. Martin Bolduc: Dans le cadre de la vérification à laquelle vous faites allusion, on soulevait que nous manquions de rigueur lorsqu'un avis de surveillance était émis concernant une expédition à risque. À la suite à cet avis de surveillance, notre documentation sur l'inspection ou sur le résultat de celle-ci n'était pas complète. Nous avons donc pris des mesures pour corriger la situation, de sorte que nos agents qui effectuent les inspections produisent des rapports. Évidemment, s'assurer de pouvoir boucler la boucle est toujours un défi. Cela dit, l'Agence a fait énormément de progrès dans ce domaine depuis 2012.

M. Robert Aubin: Est-ce que le rapport...

[*Traduction*]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin, mais votre temps est écoulé.

Allez-y, monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

Dans le cadre du plan d'action Par-delà la frontière, le gouvernement du Canada et celui des États-Unis ont mis en oeuvre, en 2013, un projet pilote dont vous êtes sûrement au courant.

Y a-t-il d'importantes différences entre les deux pays en matière de normes de sécurité?

M. Martin Bolduc: Si, en matière de sécurité, vous voulez savoir si nous nous assurons que des mesures sont en vigueur pour faciliter le mouvement des marchandises à la frontière, je dirai que nos procédures sont vraiment très semblables. À titre d'exemple, des agents de l'ASFC sont en poste au centre de ciblage de nos collègues de la U.S. Customs and Border Protection en banlieue de Washington. Ces agents travaillent de pair avec des collègues américains justement pour aligner notre ciblage.

Évidemment, nous avons chacun nos lois. Nous parlons ici de pays souverains. Concernant les procédures de travail, toutefois, vous pouvez tenir pour acquis que ce qui est considéré comme étant à haut risque par l'Agence des services frontaliers du Canada est probablement considéré de la même façon par nos collègues américains. C'est donc très harmonisé.

M. Angelo Iacono: Êtes-vous d'accord pour dire que ce type d'inspection est de rigueur?

M. Martin Bolduc: Rien ne me porte à croire que ce n'est pas fait de façon rigoureuse.

M. Angelo Iacono: Qu'en est-il de la venue de l'AECG? Y a-t-il des mesures similaires? Par exemple, les inspections sont-elles réalisées avec autant de rigueur? C'est nouveau; cet accord avec l'Union européenne vient d'être mis en vigueur. Pour le port de Montréal, par exemple, quelles mesures ont été mises en oeuvre, exactement? On ne retrouve probablement pas ces mêmes mesures à Vancouver.

M. Martin Bolduc: Je vais tenter de vous expliquer. C'est un accord de libre-échange, essentiellement. Cela permet de réduire les pourcentages de droits qui sont perçus sur des importations commerciales.

En ce qui a trait à la procédure d'examen, un accord de libre-échange ne change rien. Si l'ASFC a des raisons de croire qu'une expédition pourrait représenter un risque, que ce soit en matière de contrebande d'armes à feu ou de drogues, ou si nous avons des raisons de croire que, par exemple, des fruits et légumes pourraient représenter un risque pour la santé, le fait d'avoir un accord de libre-échange ne change en rien notre façon de réaliser les inspections. Ce sont deux choses complètement différentes.

● (1015)

M. Angelo Iacono: Cela ne change rien, mais il y a quand même une augmentation.

M. Martin Bolduc: Il y a une augmentation du commerce, tout à fait.

M. Angelo Iacono: S'il y a une augmentation du commerce, il y a aussi une augmentation des inspections. Êtes-vous préparés à cela? Arrivez-vous à accomplir cela dans un délai approprié? Étant donné que de nouveaux marchés s'ouvrent et qu'il y en aura probablement d'autres, êtes-vous prêts pour cela?

[*Traduction*]

La présidente: Pouvez-vous donner une réponse brève à cette longue question?

[*Français*]

M. Martin Bolduc: Oui. La réponse est oui.

[*Traduction*]

La présidente: Oui. Excellent. Merci beaucoup.

Nous passons à M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci d'être ici ce matin.

Je représente une circonscription de Mississauga; je suis donc très près de l'aéroport Pearson. Pour commencer, pourriez-vous parler brièvement de votre empreinte, de vos opérations à cet endroit?

M. Martin Bolduc: Essentiellement, nous avons deux importants volets d'activité à Pearson, le plus important est celui des opérations de traitement des voyageurs. L'Aéroport international Pearson est de loin l'aéroport le plus achalandé au Canada.

Quant à nos installations à l'aéroport, nous avons — un peu à l'écart du terminal principal — nos opérations relatives au secteur commercial, qui traite toutes les marchandises importées par avion au Canada. Nous avons en outre un centre postal, près de Mississauga, pour le traitement du courrier qui arrive au Canada en provenance de l'étranger.

Voilà en gros en quoi consiste notre empreinte à l'aéroport Pearson.

M. Gagan Sikand: Notre comité entreprendra une étude sur l'impact du bruit et d'autres aspects sur les communautés voisines des aéroports. J'aborde les choses sous cet angle, mais cela touche aussi les corridors commerciaux. Je tenais à le préciser pour mes collègues.

Vous avez indiqué que le trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens a augmenté de 25 %. Je suppose qu'une bonne partie de cette augmentation est à l'aéroport Pearson. Comment l'ASFC répond-elle à cette augmentation?

M. Martin Bolduc: Pour gérer l'augmentation du volume, nous avons déployé une technologie permettant le traitement simultané d'un plus grand nombre de voyageurs comparativement à la façon de faire habituelle, où les gens faisaient la file pour passer par un agent.

Si vous avez voyagé récemment, vous avez probablement vu nos bornes. Essentiellement, les gens se présentent à une borne, remplissent la déclaration douanière, balayent leur passeport et passent à l'étape suivante. Vient ensuite une brève rencontre avec un agent qui vérifie si la photo sur le billet obtenu à la borne est bien celle de la personne qu'il a devant lui.

Cette technologie a vraiment aidé l'ASFC à gérer la hausse du volume. Nous l'avons fait en partenariat avec les autorités aéroportuaires. En fait, ce sont elles qui ont investi dans la technologie. L'ASFC a établi les spécifications, mais ce sont les aéroports qui ont acquis la technologie.

M. Gagan Sikand: Merci.

Je n'ai pas l'habitude de discuter d'hypothèses, mais s'il y avait un aéroport à Pickering, comment l'ASFC réagirait-elle à la présence d'un autre aéroport dans la région du Grand Toronto, avec un volume si élevé?

M. Martin Bolduc: À ce moment-là, il y aurait probablement une demande pour l'affectation de ressources dédiées pour un nouvel aéroport. Ce serait évalué, puis une décision serait prise. Je sais pertinemment que les autorités aéroportuaires de Pearson cherchent activement à attirer les transporteurs aériens offrant de nouvelles liaisons. Nous travaillons en partenariat avec eux pour avoir l'effectif nécessaire.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Sikand, mais votre temps est écoulé. Nous avons un horaire très serré pour cette séance. Je suis désolée.

Allez-y, monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Prasad ou monsieur Bolduc, corrigez-moi si je me trompe, mais une de vos diapositives porte sur l'augmentation du volume de voyageurs aériens, du secteur commercial, des opérations postales et des messageries entre 2012 et 2017. La circulation automobile n'y figure pas. A-t-on aussi observé une augmentation à cet égard à la frontière? Monsieur Prasad, je constate qu'il y a une autre diapositive dont vous n'avez pas parlé, et qui traite des points d'entrée les plus achalandés. Je me demande si vous pourriez faire des commentaires à ce sujet.

● (1020)

M. Martin Bolduc: On observe une augmentation du volume de camions commerciaux à la frontière terrestre. Quant aux véhicules, il y a eu une légère baisse ou c'est resté plutôt stable. Au fil des ans, nous avons remarqué que le taux de change a une grande influence sur le volume, qui était beaucoup plus élevé lorsque les devises étaient presque à parité.

M. Matt Jeneroux: Les données sur la diapositive visent-elles la même période, soit 2012 à 2017?

M. Martin Bolduc: Il faudrait que je vérifie. Malheureusement, je n'ai pas...

M. Matt Jeneroux: C'est récent.

M. Martin Bolduc: Oui; c'était pour le dernier exercice.

M. Matt Jeneroux: Très bien, merci.

Encore une fois, c'est au pont Ambassador de Windsor que le volume commercial est le plus élevé. L'augmentation touche-t-elle les camions commerciaux? En outre, savez-vous si le volume d'automobiles a augmenté ou baissé sur ce pont?

M. Martin Bolduc: Si la présidente est d'accord, nous pourrons vous revenir là-dessus et vous fournir des informations précises, que je n'ai pas actuellement.

M. Matt Jeneroux: Avez-vous une idée quant à savoir si cela a augmenté ou diminué? Observe-t-on une augmentation de la circulation à ce point d'entrée, ou voit-on une diminution par rapport à ce que c'était il y a 5 ou 10 ans?

M. Martin Bolduc: Nous voyons plus de camions commerciaux. Pour ce qui est des automobiles, je devrai vous revenir là-dessus, car je n'ai pas ces renseignements, malheureusement.

M. Matt Jeneroux: Très bien. Je m'attends à ce que le ministère soit très au fait de ces renseignements, ne serait-ce que parce que le pont Ambassador de Windsor sera élargi et qu'un autre pont sera construit. Je conclus, en toute logique, qu'il y a une augmentation significative si l'on ajoute 12 voies, si je ne me trompe pas, pour gérer ce volume.

J'aimerais connaître l'ampleur de l'augmentation. J'ai l'impression, d'après vos propos, qu'il y a eu une baisse du volume de véhicules de promenade. Je suppose que la légère augmentation du volume de véhicules commerciaux est une bonne chose. Il me semble que nous aménageons beaucoup de voies de circulation alors que la demande ne le justifie pas nécessairement.

M. Martin Bolduc: Encore une fois, je m'engage à fournir des statistiques plus détaillées au Comité.

Voulez-vous répondre à la question sur les infrastructures?

M. Scott Taymun (directeur général, Direction de la transformation et du renouvellement des infrastructures frontalières, Agence des services frontaliers du Canada): Je veux bien en parler brièvement.

Nous avons les données sur les volumes pour les années antérieures. Nous pourrons vous les transmettre. Quant à l'avenir, Transports Canada a fait des projections dans son étude sur la circulation de 2014. Nous tentons d'obtenir des renseignements de Transports Canada au sujet de ces prévisions, mais nous n'avons pas de données concrètes à cet égard.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Messieurs, à la conférence de Detroit, votre président, M. John Ossowski, a déclaré qu'une augmentation de 1 % du temps d'attente à la frontière faisait chuter le PIB de 1 %. Pouvez-vous nous parler des mesures prises par l'ASFC pour faciliter le commerce transfrontalier?

M. Martin Bolduc: Comme nous l'avons mentionné dans notre exposé, il est essentiel de tirer parti des renseignements préalables. Cela signifie que nous devons avoir la capacité d'évaluer la situation et de prendre des décisions avant l'arrivée des marchandises à la frontière, de promouvoir nos programmes des négociants dignes de confiance, de connaître l'identité de l'entreprise de camionnage, de l'importateur et du chauffeur. Nous devons aussi tirer parti de la technologie et avoir la capacité de collecter des renseignements à l'aide de lecteurs RFID.

Au lieu d'obliger les camionneurs à s'arrêter complètement à la frontière et à éteindre le moteur pour ensuite fournir des renseignements à un agent des services frontaliers avant de reprendre la route, nous voulons utiliser un lecteur à distance. Ainsi, le camionneur ralentirait, ferait un arrêt, puis poursuivrait son chemin. Selon notre analyse initiale — ne répétez pas le chiffre que j'avance —, nous réussirons probablement à réduire de 30 secondes le temps de chaque passage.

Voilà les solutions que nous étudions. Nous pensons que cela permettra d'accélérer le traitement des marchandises à la frontière.

● (1025)

M. Vance Badawey: Les exportations et les importations représentent plus de 60 % du PIB du Canada. À cela s'ajoutent les accords de libre-échange progressistes que nous négocions actuellement ou que nous avons mis en oeuvre... Je vais m'attarder davantage à ma région, car comme vous le savez, le Comité entreprendra une tournée pour rencontrer une multitude d'intervenants. Contrairement au député de l'opposition, je pense que nous devons tous travailler ensemble — tous les députés de la Chambre et les membres de nos équipes au sein des ministères — si nous voulons améliorer le rendement du Canada en matière de commerce international. Notre rôle à tous est de veiller à l'atteinte de cet objectif.

Parlons du pont Peace et de la région du Niagara, où ce pont permet la liaison avec nos partenaires de l'ouest de l'État de New York, de l'autre côté de la frontière. Une voie sera fermée du 15 octobre au 15 mai pour l'achèvement du projet de remise en état d'une valeur de 100 millions de dollars. Il faut que l'ASFC ait l'effectif nécessaire pour gérer la congestion routière qui pourrait avoir des répercussions sur notre PIB et sur la région, un pôle économique. Pouvez-vous m'assurer que l'ASFC aura l'effectif nécessaire au pont Peace pendant cette période pour éviter tout retard et, encore une fois, pour ne pas nuire au PIB? Comme votre président l'a indiqué, une augmentation de 1 % du temps d'attente à la frontière entraîne une baisse de 1 % du PIB.

M. Martin Bolduc: Je constate que vous avez prévu, dans votre itinéraire de voyage, une rencontre avec les dirigeants locaux de l'ASFC. Je peux vous dire que nous travaillons en étroite collaboration avec les responsables du pont. Puis-je vous donner une garantie? Il n'y a rien de garanti dans la vie. Faisons-nous tous les efforts possibles pour nous adapter à la situation et assurer efficacement la prestation des services que les importateurs attendent de nous? Oui, absolument. Je sais qu'il y a un plan et que nous ferons les ajustements au besoin. Notre objectif est de minimiser les répercussions. Je suis certain que mes collègues tiendront le même discours lors de votre visite à Niagara.

M. Vance Badawey: Merci, messieurs.

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'ai une question toute simple. Dans le cadre de cette étude, nous voulons pouvoir mesurer la façon d'améliorer notre efficience, parce que cela a une incidence directe sur l'économie. Selon le rapport « Connecting to Compete 2018 » de la Banque mondiale, le Canada a glissé au 20e rang à l'échelle internationale pour ce qui est de son indice de performance logistique. J'ai une question en deux parties.

Pouvez-vous me parler de cet indice? Que comporte-t-il? Quels sont les éléments mesurés?

Doit-on s'inquiéter de ce glissement du Canada en 20e position?

M. Martin Bolduc: Je ne peux pas vous parler précisément de cette étude.

Dans la chaîne logistique, l'Agence des services frontaliers du Canada est un élément parmi une série. Ce à quoi nous essayons de prêter attention, c'est le fait de rapprocher les installations dans certains ports, comme l'a mentionné mon collègue. Il s'agit de travailler avec l'industrie pour avoir des infrastructures adéquates qui nous permettent d'effectuer notre travail de la façon la plus rapide possible. Évidemment, à des endroits, nous sommes limités par l'infrastructure routière. À d'autre endroits, ce sont les éléments naturels qui nous limitent.

L'ASFC fonctionne d'une certaine façon dans les installations dont elle est propriétaire. Dans d'autres circonstances, cela nous est fourni en fonction de l'article 6 de la Loi sur les douanes. Pour ce qui est des ponts et tunnels, les exploitants de ceux-ci se doivent de nous fournir les installations. C'est un peu comme cela que nous abordons les choses.

● (1030)

M. Robert Aubin: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Je tiens à remercier nos témoins. Nous vous sommes reconnaissants des renseignements fournis.

Nous allons suspendre la séance brièvement pour permettre aux témoins de quitter la salle, puis nous passerons aux travaux du Comité.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur.* Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur.*

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act.* Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act.*

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca